Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2407

Vragen van het lid **Belhaj** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Verkeersveiligheid 130 km-wegen onbekend»* (ingezonden 3 maart 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 april 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2006.

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Verkeersveiligheid 130km-wegen onbekend»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Klopt de berichtgeving dat niet vastgesteld kan worden waardoor ongelukken op 130 km-wegen veroorzaakt worden? Is het waar dat u niet over deze informatie beschikt?

Antwoord 2
Op snelwegen waar de snelheidslimiet 130 km/u is, beschikken we over dezelfde informatie over ongevallen als op de snelwegen met een andere snelheidslimiet. De door de politie opgestelde processen verbaal bevatten informatie over onder andere de locatie en toedracht van ongevallen. Dit geeft inzicht in de aard van ongevallen, maar daarmee kan niet precies worden aangegeven welke factor in welke mate heeft bijgedragen aan een ongeval. Ongevallen vinden immers plaats als gevolg van een samenloop van verschillende factoren.
De ontwikkeling van de verkeersveiligheid op rijkswegen wordt jaarlijks gemonitord in de openbare rapportage «Veilig over Rijkswegen» van Rijkswaterstaat, daarnaast informeer ik u jaarlijks over de landelijke ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en -gewonden, zoals bij mijn brief van 21 april 2016[2].

[1] http://www.bnr.nl/nieuws/182538-1602/verkeersveiligheid-130-km-wegen-onbekend
[2] IenM/BSK-2016/72315

ah-tk-20152016-2407
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

Vraag 3
Hoe is het mogelijk dat de toename van het aantal ongelukken vooraf wel in te schatten was – vijf jaar geleden bleek uit onderzoek namelijk dat de hogere maximumsnelheid zonder extra maatregelen zou kunnen leiden tot 3 tot 7 verkeersdoden extra en 17 tot 34 extra gewonden per jaar – maar dat dit achteraf niet kan worden nagegaan?[3]

Antwoord 3
De vooraf gemaakte prognose betreft een extrapolatie op basis van de gegevens over gereden snelheden op de experimenttrajecten met 130 km/u, en wetenschappelijke modellen over de relatie tussen snelheid en de ontwikkeling van verkeersongevallen.
Het daadwerkelijke analyseren van oorzaken achteraf hangt af van de data die over ongelukken beschikbaar zijn. Zoals aangegeven in antwoord 2 zijn gegevens over de precieze oorzaken van individuele ongevallen niet beschikbaar. Tegelijk met de snelheidsverhoging zijn daarnaast ook maatregelen op het hoofdwegennet gerealiseerd die een positief effect hebben op de verkeersveiligheid.

Vraag 4
Hoe is de 85 miljoen euro besteed die u uittrok omdat u de dalende trend van verkeersslachtoffers wilde voortzetten en die bedoeld was voor verbetering van de verkeersveiligheid op 130 km-wegen? Kunt u aangeven wat het effect van deze investering is geweest? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
Zoals aangegeven in mijn brief van 28 november 2011[4] bestaat dit bedrag uit het budget voor twee maatregelpakketten: maatregelen ter verbetering van het wegontwerp specifiek op wegen waar de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 130 km/u via het programma Aanpak van Kritische Ontwerpelementen (AKOE) en het generieke maatregelpakket Meer Veilig 3, dat ook maatregelen bevat op Rijks-N-wegen en op snelwegen waar de snelheid niet wordt verhoogd.
Het budget voor het programma Meer Veilig 3 is geheel belegd met maatregelen die deels al zijn uitgevoerd en voor het overige deel in 2018 zullen zijn afgerond.
Dit betreft bijvoorbeeld het aanleggen van rotondes op kruispunten of het plaatsen van geleiderail. Het budget bedroeg bij aanvang € 40mln en bedraagt nu € 37 mln, na aanpassing aan prijspeil 2016 (+ € 2 mln) en het overboeken van € 5 mln voor maatregelen op de N35 Wijthmen-Nijverdal. Dit conform de aangenomen motie Elias -Kuiken van 8 april 2013[5].
De AKOE-maatregelen die noodzakelijk waren voor een veilige inrichting van wegvakken waar de maximumsnelheid is verhoogd, zijn gerealiseerd voorafgaand aan de snelheidsverhoging. De getroffen maatregelen zijn bijvoorbeeld het plaatsen van geleiderail en het aanpassen van markering. De AKOE-maatregelen maken deel uit van het Programma Programma 130 km op de begroting (totaalbudget na aanpassing aan het prijspeil € 56 mln). Hierbinnen was € 45 mln gereserveerd voor de AKOE-maatregelen (€ 47 mln na aanpassing aan het prijspeil). De uitgaven aan de gerealiseerde maatregelen (€ 21 mln) bedroegen minder dan de gereserveerde middelen, omdat bij nadere uitwerking bepaalde maatregelen zijn afgevallen of op een andere wijze zijn uitgevoerd dan vooraf was voorzien.
Van de resterende € 26 mln aan AKOE-middelen wordt ca € 13 mln aangewend voor dekking van hogere kosten voor bebording, onderzoek en communicatie bij de snelheidsverhogingen. Daarmee resteert ca € 13 mln, die na afronding van het programma terug zullen vloeien naar de vrije middelen op het Infrastructuurfonds.
Gelet op de ambitie om de dalende trend van verkeersslachtoffers op het hoofdwegennet op de lange termijn vast te blijven houden, onderzoek ik momenteel de wenselijkheid en mogelijkheid om het programma Meer Veilig

[3] http://www.nu.nl/politiek/2679811/130-kilometer-ruim-helft-snelwegen.html
[4] Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 646 nr. 13
[5] kst-33 400-A-55-n1

te verlengen en te intensiveren. Ik zal u hierover bij de begroting 2017 nader informeren.
Zoals aangeven bij de begroting van het Infrafonds 2014[6] zal Meer Veilig 2 in 2018 worden geëvalueerd. Een dergelijke evaluatie van Meer Veilig 3 en AKOE zal hierna plaatsvinden. Voor een uitgebreide evaluatie van de effecten op ongevalscijfers zijn ongevalsgegevens over meerdere jaren voor en na het afronden van de maatregel nodig.

Vraag 5
Kunt u aangeven welke maatregelen genomen kunnen worden om de oorzaak van ongelukken op 130 km-wegen beter te registreren?

Antwoord 5
De verbetering van ongevalsdata heeft in brede zin mijn aandacht, zoals ik ook heb aangegeven in mijn brief van 18 november 2015[7]. Dit geldt voor alle typen wegen, waaronder dus ook wegen waar 130 km/u geldt. Overigens ligt de grootste opgave voor het verbeteren van deze data op het onderliggende wegennet.

---

[6] Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 33 750 A, nr. 2
[7] Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 29 398, nr. 478